

「東京都自転車活用推進計画(素案)」に関する意見募集の結果

東京都は、平成31年2月4日(月曜日)に、「東京都自転車活用推進計画(素案)」を公表し、ホームページの掲載等を通じて、都民や企業等の皆様から幅広いご意見を募集しました。

貴重なご意見を多数いただき、誠にありがとうございました。

ここでは、お寄せいただいた主なご意見の概要と、ご意見への対応方針を紹介させていただきます。

□ 意見募集の期間と件数

(1) 募集期間

平成31年2月4日(月曜日)から平成31年3月5日(火曜日)まで

(2) 意見総数

23通 80件

◆ 第1章 総論

ご意見(概要)	対応方針
東京という大都市を中心に新たな交通手段として、より良く自転車を利用出来るような環境整備を行ってほしい。	2ページに記載のとおり、自転車を安全・安心して利用でき、誰もが気軽に楽しめる環境づくりを進めてまいります。今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
世界から集まった選手たちが驚くようなサイクルフレンドリー都市を目指してほしい。	
都や区は、自転車シェアリングだけでなく自転車普及に関わる事業や支援を広げてほしい。	
「自転車活用推進法」の基本理念にある「自動車への依存の程度を低減すること」を、本計画の基本理念にも明記してほしい。	2ページに記載のとおり、環境にやさしい交通手段の一つである自転車の利用環境づくりを進めることで、自動車への依存を低減していきます。
計画の位置付けの図において、国、都のそれぞれの計画の策定年度を記載してほしい。	3ページの図は、計画の位置づけをわかりやすく示すため、策定年度は記載しておりません。
計画の位置付けの図において、国の計画に以下を追記してほしい。 ・自転車活用推進法 ・安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	3ページの図は、既存計画との関連性をわかりやすく示すため、法律等は記載しておりません。
国の「自転車活用推進計画」に基づく規定に則って、東京都自転車活用推進計画が策定されたように読み取れない。	3ページに記載のとおり、国の計画を踏まえて本計画を策定しております。

◆ 第2章 目指すべき将来像

ご意見(概要)	対応方針
目指すべき将来像の欄に高齢者や障がい者への自転車利用促進も書いてほしい。	11ページに記載のとおり、誰もが使いやすく自由な移動を可能とする自転車環境の創出を目指します。
自動車の利用抑制と自転車の利用促進をしてほしい。	11ページに記載のとおり、CO2フリー社会の実現に向け、自転車利用が進み、自動車交通の依存度が低減する社会の実現を目指します。今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
パンクタイヤ等の災害時に適した自転車を開発したり、シェアサイクルへ導入してほしい。	14ページに記載のとおり、災害時にもすべての人々が応急対策活動に配慮しながら、自転車を適切に利用することができる社会を目指します。今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。

◆第3章 現状と課題

ご意見(概要)	対応方針
東京都内の道路幅員状況の集計を提示した意図が不明である。	23ページに記載のとおり、都内の道路は狭小道路が多いため、まちづくりと連携した自転車通行空間等の一体的な整備を進めてまいります。
全交通事故中の自転車関連事故の割合の比較には、自転車利用度に関する記述を併記してほしい。	35ページに記載のとおり、自転車関連事故が全事故に占める割合は、全国平均に比べ高い傾向にあるため、自転車の利用頻度にかかわらず、自転車事故の減少を目指してまいります。
「はじめに」の章の中に、自転車関連事故における相手当事者の割合を書き加えてほしい。	36ページに記載のとおり、自転車関連事故の相手当事者割合は、東京都内の自転車関連事故の発生状況において記載しております。

◆第4章 実施すべき施策

ご意見(概要)	対応方針
自転車利用環境を実質的に改善する施策にしてほしい。	第4章の実施すべき施策において、具体的な指標を記載しました。
今後、自転車道を整備する場合、スポーツ自転車も安全に走れるよう、車道を活用した自転車レーンを検討してほしい。	41ページに記載のとおり、地域の道路事情に応じた整備手法により、交通管理者と連携し、自転車通行空間の整備を進めてまいります。今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
自転車を横断歩道に誘導するような構造は避けた整備をしてほしい。	
新宿区の都道において、自歩道幅員の見直し等による自転車通行空間の整備を検討してほしい。	
将来的に自転車の走行空間については、歩行者、自転車、クルマの構造的分離を目指してほしい。	
自転車の走行空間が物理的に確保される、自転車道、自転車歩行者道(構造的分離・視覚的分離)の有用性を再認識していただき、安全かつ安心して通行できるよう整備してほしい。	
自転車道を整備するなら、余裕を持った道路幅や路上駐車されない設計をし、直線で見通しが良くなるよう作ってほしい。	
親水公園等の既存の準自転車ネットワークと接続する形で、自転車道を整備してほしい。	
明確に車道と自転車道を分けた仕組みにしてほしい。	
幹線道路における自転車通行環境整備をしてほしい。	
自転車単独で街を跨いだ移動を安全、安心、かつ分かりやすくできるような通行環境の整備をしてほしい。	
道路空間再配分を強力に進めて、自転車通行空間の整備をしてほしい。	
いつでも気軽に自転車移動できる環境を実現してほしい。	
多様な自転車が安全に通行できるよう、自転車の想定寸法を見直してほしい。	
「自転車専用通行帯の設置区間」において「停車帯の設置」がparking-protected bike lane方式を指すのであれば、ドア開けを想定した余白(緩衝帯)を加えて自転車通行帯を整備してほしい。	

ナビラインとナビマークは同一箇所に交互に路面標示していくのか。	45ページに記載のとおり、自転車ナビマーク及び自転車ナビラインは自転車の通行位置及び進行方向を示すピクトグラムです。
自転車ナビマーク・ナビラインを適切に設置してほしい。	45ページに記載のとおり、道路標識・道路標示の適切な設置・運用を進めてまいります。今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
路上駐車に対して、青の通行帯表示では効果が薄い ため、ナビマークとは別の方策を検討してほしい。	46ページから48ページに記載のとおり、路外駐車場等の整備及び違法駐車取締りの推進を進めてまいります。今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
自転車通行空間の創出に向けて、パーキング・メーター等の撤去の検討をしてほしい。	47ページに記載のとおり、利用率の低いパーキング・メーター等の撤去の検討を進めてまいります。
通勤時間帯に限っては、駐停車禁止にするなどの 限定的措置をしてほしい。	47ページに記載のとおり、駐車禁止等の規制実施を進めてまいります。今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
自転車専用通行帯の設置区間は駐停車禁止として ほしい。	
自転車空間を車が塞がないようにしてほしい。	49ページから51ページに記載のとおり、自転車シェアリングの普及促進を進めてまいります。今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
特定の自転車シェアリングシステムではなく、どの 事業者のサイクルも利用できるシステムを開発して ほしい。	
都の施設の自転車駐車場整備の対象にシェアリング のサイクルポートを加えてほしい。	
自転車シェアリングについて、目的に沿った事業を 展開する民間事業者も対象に加えてほしい。	
自転車シェアリングの更なる普及による利用者数の 増加に伴いポート増設が必要となるが、土地に余裕 のない地域もあるため、土地を立体的に活用できる 機械式の地下駐輪場の導入も検討してほしい。	50ページに記載のとおり、サイクルポート用地確保の支援及び鉄道駅周辺へのサイクルポート設置等を推進してまいります。今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
自転車シェアリング事業について、公有地等における 用地確保に対する支援を引き続き実施してほしい。	52ページに記載のとおり、地域のニーズに応じた自転車駐車場の整備を進めてまいります。今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
機械式立体駐輪場を増やしてほしい	
自転車シェアサイクルの自転車駐車場だけでなく、普 通の課金制自転車駐車場も増やしてほしい。	
使用している自転車が高級化しているため、駐輪して いる間の悪戯や部品の盗難が心配であり、駐輪場を 充実してほしい。	
放置自転車対策および自転車の利用促進という点 で、駅周辺の駐輪場を整備してほしい。	
駅周辺の駐輪場が足りていない。またイベント時の利 用率の増減を意識して、短期間で設置・撤去が可能 な駐輪場があると便利である。	
ゾーン指定による生活道路の速度規制は30km/hで はなく地域住民がより安心して行き来することので きる20km/hを用い、自動車の抜け道利用を防止する車 止めや実際に速度を落とさせる連続ハンプなどを設 置してほしい。	55ページに記載のとおり、ゾーン30等によるまちづくりの実施を進めてまいります。今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
スピードハンプなどを導入してほしい。	57ページに記載のとおり、公園等の有効活用による身近なスポーツ環境の創出を進めてまいります。今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
公園内での自転車利用について、自転車道がわかり やすいような色別の整備を進めてほしい。	
サイクリングロード同士をネットワーク化してほしい。	
折りたたみ自転車をタクシーに搭載したり、ホテルの 部屋に配置したりして、観光や健康でのサイクリン グを進めてほしい。	57ページ及び63ページに記載のとおり、健康増進や観光振興に向けた自転車の活用を進めてまいります。今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。

健康増進施策では対象人口規模を重視してほしい。 日常生活における運動の推奨は「ウォーキング」や「サイクリング」といった区切られたアクティビティ以前の「徒歩移動」「自転車移動」のメリットを伝えることを入口とし、ポスターや広報誌も媒体としてほしい。	58ページに記載のとおり、健康増進の広報啓発を進めてまいります。今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
都庁の自転車駐車場をわかりやすい場所に確保してほしい。	59ページに記載のとおり、都の施設における自転車駐車場の整備を検討してまいります。今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
クリテリウムやVelo Cityを東京で開催してほしい。	60ページに記載のとおり、国際的なサイクリング大会等の開催を進めてまいります。今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
「BMX」の意味を記載してほしい。	頂いたご意見を踏まえ、60ページに注釈にてBMXの意味を記載しました。
サイクルツーリズム促進のため、都市を代表するネットワークを整備してほしい。	62ページに記載のとおり、サイクリング環境の創出を進めてまいります。今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
自転車マップの電子版については自前のアプリは作らず、既に多くのユーザーが利用している民間サービスデータを提供してほしい。 自転車マップではなく、民間事業者が求めるデータを提供してほしい。	62ページに記載のとおり、観光振興に向けて、自転車マップを作成していきます。今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
「4.安心・安全」の「(4)学校における交通安全教育の推進」に次の項目を追加してほしい。 ③ 通学用自転車に対する点検整備の促進 教育委員会、学校、警察、関係団体、保護者が連携して、交通安全教育の一環として通学用自転車の点検整備を行い、整備不良に潜む危険性や点検整備された自転車の安全性、快適性を体感させることは、自転車の安全利用の促進に繋がるものである。 自転車の点検整備について、2年に一度行うなどの法制化を進めてほしい。	67ページに記載のとおり、自転車の点検整備を進めてまいります。今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
スマホやイヤホンをしての「ながら運転」や歩道走行については、特に注力すべきテーマかと思う。 自転車利用者のマナーと同時に自動車運転者のマナー向上にも取り組んでほしい。 交通ルール違反についての罰則を強化してほしい。 3点調整法や、タイヤ・ブレーキ・ライトの自己診断を含めた正しい乗り方の講習をしてほしい。 信号利用に関する交通ルールを記述してほしい。 左折レーン付交差点における自転車のルールについて記載してほしい。 小学校、中学校、高校において、自転車に関する教育をしてほしい。 自動車ドライバーに向けたルール・マナーの啓発を実施してほしい。 「自転車とまれ」マークを区市町村と連携して整理していくことを明記してほしい。 自転車安全利用五則は不正確な記述も含むため、事故統計などをふまえてほしい。	66ページから71ページに記載のとおり、自転車の安全利用の促進を進めてまいります。今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
自転車事故の最大の要因は自転車利用者のルール違反ではなく、自動車である。	38ページに記載のとおり、自転車が第1、2当事者となった事故のうち、半数近くにおいて、自転車側にも違反があります。そのため、66ページから71ページに記載のとおり、自転車の安全利用の促進を進めてまいります。

ルール遵守状況のみが若年層に事故が多い理由であると決めつけるような課題設定は誤りである。	66ページから72ページに記載のとおり、各年齢層に応じた交通安全教育により、自転車の安全利用の促進を進めてまいります。今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
自転車に乗る時にはヘルメット着用を法制化してほしい。	68ページに記載のとおり、ヘルメット等の安全対策器具の広報啓発を進めてまいります。今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
電動アシスト自転車は、車重があり、スピードが出るため、ヘルメットは必須としてほしい。	
ヘルメットの普及啓発は東京都として力を入れるべき課題とは言えない。	36ページに記載のとおり、自転車乗用中の死亡事故の損傷部位では頭部が約8割を占めているため、68ページに記載のとおり、ヘルメット等の安全対策器具の広報啓発を進めてまいります。
ヘルメットを義務化したことで自転車利用が減ってしまった海外の前例を念頭に、有用性等を説明した上で、着用は個々に委ねられるようにしてほしい。	
自転車側が違反してなくても事故が起きやすいので、その対策を検討してほしい。	70ページに記載のとおり、自動車運転者等に対する教育の実施を進めてまいります。今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
自動車ドライバーヘルール周知・啓発をしてほしい。	
自転車損害賠償保険について、安易な義務化をすべきではない。	73ページに記載のとおり、自転車損害賠償保険への加入促進を進めてまいります。

◆その他

ご意見(概要)	対応方針
最近見かけられる動力のみで走行が可能な電動自転車について、速度を抑えるなどの改善をすれば規制の緩和などをしてもいいのではないか。	動力のみで走行可能な「ペダル付電動自転車」とは、道路交通法上の「原動機付自転車」に当たり、市販されている「駆動補助機付自転車(電動アシスト自転車)」とは全く違うものになります。